二零零五年三月十八日
討論文件

立法會交通事務委員會

加強道路安全的措施

目的

本文件載述當局有關衝紅燈罰則修訂建議的內容。

背景

2. 當局曾於二零零四年十二月提出一整套措施，從立法、執法、宣傳、教育及善用科技方面加強道路安全，並打擊衝紅燈及其他違例駕駛事項。建議措施如下：

立法

- 提高衝紅燈的違例駕駛記分
- 把衝紅燈的定額罰款由450元增至600元
- 以定額罰款方式執法，司機在駕車時以手持的方式使用流動電話的罰款額為450元
- 以定額罰款方式執法，沒有在快速公路車路的左邊行車線上駕駛車輛的罰款額為450元
- 以定額罰款方式執法，駕駛電單車或機動三輪車時沒有亮着所需車燈的罰款額為320元

執法

- 加強打擊超速駕駛及衝紅燈的執法行動
- 立法規定公共小型巴士(公共小巴)司機展示司機證
- 強制規定展示投訴熱線電話號碼

善用科技

- 增設衝紅燈攝影機箱並添置攝影機
- 增設偵速攝影機箱並添置攝影機
- 強制規定公共小巴安裝車速顯示器
- 進行公共小巴安裝車輛監察系統試驗計劃

教育及宣傳

- 加強有關安全駕駛的教育及宣傳活動
- 鼓勵公共小巴司機接受持續訓練
- 研究為公共小巴司機舉辦複修工作坊或研討會是否可行，並研究規定司機定期參加這類複修課程
- 研究強制規定新入行的公共小巴司機接受職前訓練是否可行
- 推出公共小巴司機安全約章

附件 A 以上措施大多已經着手進行。進度報告見於**附件 A**。

3. 議員及多個運輸業團體已對建議措施發表意見，這些意見大部分針對衝紅燈違例駕駛記分由三分提高至八分的建議。部分團體亦有為加強道路安全提出建議。當局已審慎考慮這些建議及意見，有關回應已載在**附件 B**。當局亦有研究外地為加強道路安全而普遍採用的措施後，得悉當中大部分的措施已在香港實行。各項措施的細節見於**附件 C**。

附件 B

附件 C

議案

4. 二零零四年十二月十四日的立法會交通事務委員會會議上，議員以四對一的比數通過一項議案。議案要求政府"先採取一切實際可行措施改善道路交匯處及交通燈顯示設施，確保有效界定刻意衝紅燈的駕駛者，才考慮增加扣分罰則。"

5. 正如附件 B 及 C 所闡釋，外地採用的建議措施，以及議員及各團體提出的建議，當局均已仔細研究，並一直有實行所有可行措施以改善路口及交通燈系統；將來若證實有關措施切實而有成效，亦會繼續實行。不過，單單實行這些措施並不足夠改善道路安全，特別是當意外涉及司機的駕駛行為。當局認為有需要實行上文第 2 段所述各項措施，以打擊衝紅燈及其他不當的駕駛行為。

民意調查

6. 當局考慮到議員及運輸業界對建議衝紅燈記分由三分提高至八分的關注，同時亦考慮到需要加強道路安全，這一點對所有道路使用者，包括司機、乘客及行人，至為重要。因此，當局認為宜為此事進一步收集公眾的意見。

7. 二零零五年二月，當局委托香港大學民意研究計劃進行民意調查。雖然這次調查由當局提出，但該研究計劃一直保持絕對的獨立性，故此當局沒有參與其事。設計問卷、決定調查方法、進行訪問以及分析調查結果的工作，全由研究計劃獨立進行。**附件 D** 載有調查的報告摘要。現把報告的主要調查結果扼述如下：

附件 D

(a) 受訪者中的 39%表示現時衝紅燈的行為“完全不可接受”/“頗難接受”；30%表示“一半半”及 28%表示“尚可接受”/“完全可以接受”。

(b) 受訪者中的 79%表示當局應提高違例駕駛記分；受訪者中只有 9%表示反對提高違例駕駛記分。

(c) 受訪者中的 72%同意提高罰款；而 13%受訪者反對。

(d) 在有建議衝紅燈記分的受訪者中，55%受訪者[1]認為應設於五分或以上。而大部份(43%受訪者)認為應設於五分。

(e) 受訪者在自由選擇違例記分及罰款後，受訪者建議的平均罰款為 629 元至 1,106 元。

修訂建議

8. 當局已根據上述調查結果以及其他考慮因素，重新研究有關建議。當局仍然認為衝紅燈記分應予提高，以增加阻嚇作用。不過，當局打算分階段實行建議，先把記分由三分提高至五分。當局會密切留意有關衝紅燈的意外及執法的數字，若證實現有的建議不足以阻遏衝紅燈的違例事項，就會檢討是否有需要再作調整。

9. 至於衝紅燈罰款的問題，當局仍然認為應由 450 元提高至 600 元。我們留意到民意調查所得意見以及本委員會去年十二月開會時，均有意見表示應進一步提高罰款。當局已備悉這些建議，並會定期檢討措施的成效，再決定是否需要進一步提高定額罰款。

[1] 予分受訪者人數爲 1,309 人，而全體受訪者人數則爲 1,532 人。

徵詢意見

10. 請議員就上文第 8 及 9 段的修訂建議，把衝紅燈的記分由三分提高至五分，以及把定額罰款由 450 元提高至 600 元，提出意見。

環境運輸及工務局
二零零五年三月

附件 A

加強道路安全的措施進度報告

建議	進展
立法	
提高衝紅燈的違例駕駛記分	本文件已夾附修訂建議。擬於二零零五年年中向立法會提交立法建議。
把衝紅燈的定額罰款由 450 元增至 600 元	擬於二零零五年年中向立法會提交立法建議。
以定額罰款方式執法，駕駛車輛時以手持的方式使用流動電話的罰款額為 450 元	擬於二零零五年年中向立法會提交立法建議。
以定額罰款方式執法，沒有在快速公路車路的左邊行車線上駕駛車輛的罰款額為 450 元	擬於二零零五年年中向立法會提交立法建議。
以定額罰款方式執法，駕駛電單車或機動三輪車時沒有亮着所需車燈的罰款額為 320 元	擬於二零零五年年中向立法會提交立法建議。
執法	
加強打擊超速駕駛及衝紅燈的執法行動	加強道路安全是警務處處長二零零五年行動目標之一。警方會繼續執法，並不時採取突擊行動。例如二零零四年十月至十二月的“火炬行動”中，警方共偵察到 12 190 宗超速個案。
立法規定公共小巴司機展示司機證	將會與業界商討有關建議。若業界同意，將會向立法會提交有關立法建議。

建議	進展
強制規定展示投訴熱線電話號碼	現正與業界商討，將這項規定加入所有公共小巴營辦商的客運營業證內。
善用科技	
安裝更多衝紅燈攝影機箱及攝影機	擬添置 68 部衝紅燈攝影機，並在 20 個地點安裝攝影機箱。有關措施擬分階段實施。
增設偵速攝影機箱及攝影機	現正研究可安裝偵速攝影機箱的地點。二零零五年年底會得出研究結果及建議。
強制規定安裝車速顯示器	由二零零五年四/五月起，透過發牌條款規定小巴車主在車廂內安裝車速顯示器。
進行公共小巴安裝車輛監察系統試驗計劃	已在一部小巴安裝車輛監察系統以進行測試。現正評估測試結果。如技術上可行，會擴大試驗範圍。
教育及宣傳	
加強有關安全駕駛的教育及宣傳活動	道路安全議會、警方及運輸署一直以來都致力提高道路安全，減少交通意外發生，並透過宣傳及教育，灌輸“精明駕駛”的概念，提倡顧及他人的駕駛態度。下列措施會繼續實行： (1) 定期向公共小巴、的士及非專營巴士司機派發刊物，提供最新的交通安全訊息； (2) 推出提倡客運車輛安全的活動。已委任道路安全大使在公共小巴站派發宣傳單張； (3) 製作電視及電台宣傳短片及聲帶，增加在電視及電台播放的次數； (4) 利用流動宣傳媒體宣傳道路安全信息； (5) 在全港各主要道路及隧道出入口展示道路安全信息； (6) 為駕駛人士舉行道路安全講座及研討會； (7) 舉辦道路安全宣傳活動；及 (8) 在各主要交通黑點、公共停車場及邊境管制站派發宣傳單張並進行街頭教育。

建議	進展
鼓勵公共小巴司機接受持續訓練	二零零三年及零四年間，已有約 700 小巴司機參與這項課程。當局會繼續鼓勵小巴司機參加。
研究為公共小巴司機舉辦複修工作坊是否可行，並研究規定司機參加這類複修課程	會與駕駛改進學校及職業訓練局研究舉辦複修工作坊或研討會的可行性，得出結果後會與業界跟進。
研究強制規定新入行的公共小巴司機接受職前訓練是否可行	會參考的士業界職前訓練課程的經驗，研究這項建議的成效。
推出公共小巴司機安全約章	安全約章將在三月下旬推出。

附件 B

各團體的意見／建議

意見／建議	當局的回應
1. 香港車輛密度高，交通繁忙，路面情況的變化很大，視線容易被阻，司機在不在意的情況衝燈及被罰。	一般情況下，在交通燈控制的路口，均會有最少三支交通燈，即兩支主要交通燈設置在接近路口停車線的路邊，另外一支次要交通燈設置在路口接近下游位置。在較闊的路口，更會在路口的下游位置安裝第四支交通燈，因此，司機是可以清楚看見燈號並作出適當的反應。
2. 加重罰則會加重職業司機的工作/心理壓力，影響駕駛安全。	所有司機都應遵守法例，而職業司機較非職業司機有更豐富的駕駛經驗，理應更加守法。司機如遵守交通規則，就不會因違例而被記分。因此，加重罰則不會影響奉公守法的司機。
3. 交通燈號系統落後，設施不足，容易製造陷阱。運輸署拒絕改善燈號設計，將責任推卸予司機身上。	備悉現時本港使用先進的現代電腦化交通燈控制系統，多個地方如星加坡、英國、澳洲及國內的大城市，也使用同類型系統。本港所用系統既符合國際標準，亦屬安全。如業界認爲個別路口的設計有問題，我們樂於檢討。
4. 政府打壓紅色小巴，令紅色小巴經營困難，影響司機駕車情緒，容易造成意外。運輸署應進一步檢討開放公共小巴禁區和限制區的可能性。	備悉。爲改善公共小巴的經營環境，運輸署一直有檢討開放公共小巴禁區及限制區的可能性，並已在適當的地點採取措施。例如在過去兩年，運輸署取消了八個地點的上落客限制區及兩個公共小巴禁區。
5. 因個別交通意外，由全港司機承擔責任，並不公平。	我們必須遏止不當的駕駛行爲，保障道路使用者的安全。只有因違反交通規例而被定罪的司機方會額外被記違例駕駛分數。

意見／建議	當局的回應
6. 執法時存在灰色地帶，被告的司機與警員各執一詞；司機亦時常難以判斷應否刹車。	當局是根據《道路交通（交通管制）規例》第 16、17 及 18 條檢控這些違例事項的。任何被檢控的司機如認爲可爲自己的駕駛行爲提出抗辯，或認爲其駕駛行爲並未構成違例事項，均可作出抗辯。定罪與否最終由法庭判決。
7. 政府提交立法會的數字顯示衝紅燈的次數上升，是因爲政府在二零零三年底至二零零四年初增設攝影機系統，以及當局加強重點打擊的結果，但卻從未見政府在科技應用改善和宣傳教育方面有任何工作。	新增的衝紅燈攝影機投入服務後，衝紅燈的違例事項數字有所上升，反映目前衝燈違規的情況嚴重。加重罰則及加強執法，不但可以打擊不適當的駕駛行爲，亦可收阻嚇作用。 關於宣傳及教育措施的詳情，請參閱附件 A。 在科技應用方面，請參閱附件 A 所載有關使用偵速攝影機、衝紅燈攝影機、車速顯示器的資料。
8. 司機衝紅燈並非造成公共小巴意外的主因。	由於裝有交通燈的路口高度集中，衝紅燈意外可能造成嚴重後果，加上這類違例事項亦有所增加，當局必須採取措施保障道路使用者的安全。
9. 政府執法不力，衝紅燈攝影機的數目低，令司機心存僥倖。	備悉。無論是否裝有衝紅燈攝影機，司機都應遵守法例。不過，當局亦打算把裝有衝紅燈攝影機箱的地點，由目前的 111 個增加至 131 個，並把衝紅燈攝影機與攝影機箱的比例，由目前的 25%提高至 75%。
10. 因衝紅燈而造成意外的司機會被控不小心駕駛或危險駕駛罪行，這樣已有足夠的阻嚇作用。	警方會繼續努力檢控不負責任司機的衝紅燈違例行爲，並認爲在衝紅燈黑點裝置攝影機後，可加強對違例司機的阻嚇力。此外，警方在日常的執勤行動外，會加強在裝置衝紅燈攝影機路口對違例司機的檢控。

意見／建議	當局的回應
11. 司機工作壓力大、工時長，部分司機又欠缺經驗，政府的宣傳教育工作又不足。	同意。透過教育和宣傳活動，提醒司機注意駕駛安全，是當局的工作重點。有關詳情，請參閱附件 A。
12. 在屯門和元朗的輕鐵交匯處，由於輕鐵有優先使用權，即使車輛已駛入交匯處，如有輕鐵駛到，燈號便會轉紅，這樣便構成衝紅燈。	在屯門和元朗的輕鐵交匯處，輕鐵的優先使用權不應該構成衝紅燈問題。當輕鐵到達交匯處時，只會縮短綠燈的時間，而黃燈仍舊會維持 3 秒才轉紅燈。這些路口的黃燈時間與其他路口相同，因此對司機的提示應已足夠。
13. 加重罰則，會打擊買車的意欲，直接影響車行的生意。	道路安全一向是當局首先的考慮因素。爲保障道路使用的安全，阻遏不負責任的駕駛行爲，加重罰則非常重要。司機須以合法的方式駕車，這一點應不會減低買車的意欲。
14. 加重罰則可加強阻嚇作用。	備悉。
15. 贊成把衝紅燈所扣的違例駕駛記分數由 3 分增至 8 分，並提高定額罰款至 1,000 元。	備悉。
16. 澳洲一項研究顯示，裝設行車倒數器會令交通意外增加。反對安裝行車倒數器。	同意。
17. 當局不應單單保障業界利益，而損害市民大眾的安全。	備悉。

意見／建議	當局的回應
18. 贊成把衝紅燈所扣的違例駕駛記分由 3 分增至 8 分，並提高定額罰款至 600 元。	備悉。
19. 強制小巴安裝車速顯示器	同意。附件 A 載有行動的詳細資料。
20. 強制司機參加安全駕駛課程	同意。附件 A 載有行動的詳細資料。
21. 強制在公共小巴內顯示交通投訴組電話	同意。附件 A 載有行動的詳細資料。
22. 強制在公共小巴內顯示司機證	同意。附件 A 載有行動的詳細資料。
23. 在全港交通黑點及十字路口安裝衝紅燈相機	同意。附件 A 載有行動的詳細資料。
24. 推出公共小巴司機安全約章	同意。附件 A 載有行動的詳細資料。
25. 盡快引進歐盟三型及四型配備安全帶的短陣公共小巴，讓業界淘汰舊車。	備悉。歐盟三型的短陣公共小巴現已有售。自二零零四年八月，法例規定所有新公共小巴均須配備安全帶。業界可按市場提供的小巴種類，選擇合適的歐盟三型車種替換舊車。
26. 改善道路設施及燈號設計，加強道路安全措施，減少危害道路安全的黑點。	備悉。本港道路的設計(包括交通燈系統)可與國際最高標準媲美。雖然如此，當局會繼續檢討及提高本港所用標準，在有需要時加以改善。

意見／建議	當局的回應
27.將黃燈閃亮時間延長至 6 秒	備悉。若司機嚴守速度限制，現在沿用的 3 秒黃燈應已足夠。延長黃燈時間，會影響交通流量並引致阻塞，更可能增加前後車相撞的危險。
28.在轉黃燈前加裝閃爍的綠燈，而黃燈則改爲閃爍 3 秒，及增設停車倒數設施	備悉。外地進行的研究及試驗發現，在裝置交通燈轉燈預先提示後，由於司機對顯示的資料反應不同，前後車相撞的意外率可能會大幅增加。再者，這些設施與現代電腦化的交通訊號控制系統不能兼容。值得注意的是，由於上述原因，廣州及深圳已拆除停車倒數設施。
29.在路口加設架空交通燈，即使視線被前方大型車輛阻擋，後面車輛亦能及時刹停	備悉。一般情況下，在交通燈控制的路口，均會有最少三支交通燈，即兩支主要交通燈設置在接近路口停車線的路邊，另外一支次要交通燈設置在路口接近下游位置。在較闊的路口，更會在路口的下游位置安裝第四支交通燈，因此，司機是可以清楚看見燈號並作出適當的反應。 如有車速、地理環境因素及交通意外數字的特殊原因，運輸署亦會考慮加設架空交通燈。業界可向運輸署提出可安裝的地點，以供考慮。
30.除扣 3 分外，法庭應施以阻嚇性更重的刑罰，並規定重犯者參加改善駕駛技術課程。	備悉。當局會研究強制重犯者參加改善駕駛技術課程的可行性。 法庭會根據法例的規定和當時社會氣氛懲處司機。
31.成立或擴大諮詢架構，招納業界意見。	備悉。運輸署定期與各業界會面，交流意見。現時已有溝通的渠道，而且能發揮效用。當局亦歡迎業界提出更多改善溝通渠道的意見。
32.增設道路工程指引，改善工程顯示燈的設計。	同意。路政署已在二零零四年就有關道路工程的照明、標誌及防護工作準則，發出補充指示。

意見／建議	當局的回應
33.改善道路駕駛盲點，進行小型工程計劃	
– 漆咸道南至加士居道東行 – 取消讓車標誌，改爲雙白線，與加士居道東行車輛並行	備悉。司機進入加士居道時視線清楚，足以看到迎面駛來的車輛，因此現時的安排應屬安全。由於加士居道東行在繁忙時段交通非常繁忙，路面也沒有足夠空間容納多一條行車線，故此有關建議並不可行。
– 德雲道/右轉歌和老街–樹叢妨礙視線	同意。當局已把讓路的道路標記向前調整，改善路口視線。
– 青衣警署前迴旋處–樹叢妨礙視線	同意。當局已修剪青衣警署前近迴旋處的一段青衣鄉事會路中央分隔欄上的植物，日後會較頻密地修剪。
– 東隆道/東頭村道－花床妨礙視線	同意。植物若生長過高，便有機會阻礙司機的視線。當局已安排種植較矮的植物。
34.馬路紅燈陷阱：	
– 紅磡機利士路右轉蕪湖街、彌敦道右轉旺角道、南昌街右轉大埔道。	備悉。未發現該處有紅燈陷阱。當局會與投訴的團體聯絡，安排一同實地視察。
– 車輛等侯右轉的“布袋位”。例: 彌敦道右轉旺角道、南昌街與大埔道交匯處。	備悉。布袋位爲右轉車輛提供較安全的緩衝區而設計，讓迎面駛來的車輛出現空檔時，車輛可以右轉。司機應清楚布袋位的作用。

意見／建議	當局的回應
– 重型車交通燈前剎車難 – 重型車或雙層巴士阻擋視線	備悉。本港道路的設計，已考慮各類型車輛在路面行駛時的安全，包括重型車輛。司機應留意路面的情況，在駛近交通燈號控制的路口時，更應將車速減低，以作出適當的反應。 備悉。香港大部分路口在同一交通方向均會設置三支交通燈，即兩支交通燈設置在接近路口停車線的路邊，另外一支在路口下游位置。在經常有重型車輛或雙層巴士使用而視線受阻擋的道路，則會加裝第四支交通燈。歡迎市民建議安裝交通燈的具體位置。
35. 加強衝紅燈及在快速公路行車時不行左線的執法	同意。警方會繼續對這類違例司機採取執法行動。
36. 政府應研究氣油／燃料供應、保險等問題，確保不致出現供應壟斷的情況。	備悉。當局會密切留意情況，讓各行各業都能在公平自由的市場營商。
37. 在公共小型巴士上安裝車速限制系統	備悉。當局須考慮一個基本的問題，就是應否不理會公共小巴所行駛路段本身的速度限制，設定公共小巴車速限制(如在時速限制爲80公里的路段，把公共小巴的時速限制定爲70公里)。鑑於這個規定會影響公共小巴業界整體的運作和全港交通流量，因此須深入研究這項措施。
38. 在公共小巴車身安裝外置顯示燈以顯示超出預設車速限制	備悉。這項建議與車速限制系統的建議一樣，當局須考慮是否應不理會道路的速度限制，而把公共小巴的車速限制在特定水平。當局還要考慮外置顯示燈的效用，以及顯示燈對其他司機或道路使用者可能造成的混亂及干擾。

外地為防止衝紅燈而普遍採用的措施以及該等措施在本港實行的情況

措施	作用	本港目前情況
協調交通燈號	讓車輛分批地從一個交匯點順暢駛至下一個交匯點，降低衝紅燈的風險，減少意外。	已實施。大部分交通燈控制路口已裝置交通燈協調系統。我們會繼續在其他路口安裝該系統。
預示車輛偵測	預示車輛偵測系統可盡量延長綠燈顯示的時間，讓排在車龍後方的車輛可合法駛入或橫過交通燈控制交匯處。交通較稀疏時亦適用。	已實施。我們已在適當的交通燈控制路口裝設預示車輛偵測系統。我們會繼續找出適地點安裝該系統。
利用預告黃色閃燈提醒司機前面有交通燈控制交匯處	豎設在交匯處前面，閃燈亮起可提醒逐漸駛近的司機，駛到交匯處時燈號就會轉爲紅色。這種裝置使用範圍不廣。只在快速公路盡頭、從快速公路通往區內道路的支路，或在路口相距較遠而引路彎曲、有斜度或能見度有限的路面才可使用。	不適用。本港絕大多數交通燈控制路口之間相距甚近，車速限制範圍在每小時 50 公里以內。
黃燈亮着的時間	黃燈亮着的時間的國際標準由三至六秒不等，視乎車輛按許可車速駛過路口或司機從容停車所需的時間而定。	已實施。如車輛依照車速限制行駛，三秒鐘黃燈亮着的時間是足夠的。延長黃燈亮着的時間不但會影響交通流量，引致擠塞，更可能增加車頭與車尾相撞的危險。

措施	作用	本港目前情況
全紅燈信號	全紅燈或轉燈信號可提供額外時間，讓已停在交匯處的司機駛過路口，同時截停橫街的橫越交通車流。	已實施。我們已利用全紅燈信號提供足夠時間，讓交通燈控制路口的車輛駛過，加強道路安全。
增設交通燈	增設交通燈可有助司機察看交通燈號，減少衝紅燈。	已實施。大部分交通燈控制路口已裝設三支交通燈—兩支主要交通燈設在停車線附近的路邊，另一支輔助交通燈則設在路口較遠的一端。在較闊的路口，或會增設第四支交通燈。
取消路旁泊車	讓司機可看清楚標誌、燈號、行人和路口附近的橫越交通。	已實施。只有在不影響安全和容車量的地點才准許路旁泊車。
拆除不必要的交通燈	如拆除行車量低的路口的交通燈，改用其他形式的交通管制措施，或可減少衝紅燈的情況。	已實施。交通燈只在行車量較高的路口豎設，以便提供最安全和最高效率的路口管制。
檢討交匯處路形	糾正路形欠佳的路口	已實施。本港的路口整體上符合國際標準。我們會在路形受地理限制的地點增設標誌和警告牌。
在交通燈控制路口設置警告標誌，提醒司機即將駛近交通燈控制的交匯處	在引路的上游豎設預先警告標誌，提醒司機即將駛近交通燈控制路口。	已實施。我們已盡量設置該標誌(例如從快速公路通往有交通燈控制路口的地區道路的支路)。不過，本港大多數路口之間的距離極近。

措施	作用	本港目前情況
調整引路的車速限制	調整通往交通燈控制路口的引路的車速限制，有助減少衝紅燈。	已實施。我們會視乎需要，減低通往交通燈控制路口的引路的車速限制。不過，本港大多數交通燈控制路口的車速限制都在每小時 50 公里以內。
改善信號燈頭的能見度	增加交通信號燈的大小，可改善燈頭的能見度。有時陽光照射的角度會令信號燈頭出現側影，令司機無法看清楚燈號。加大燈頭有助改善這個情況。增設後擋板亦可改善燈頭的能見度。	已實施。我們已在有需要的情況增加信號燈頭的大小。此外，我們亦已在信號燈頭增設後擋板，增加燈頭的能見度。
教育活動	讓駕駛人士和市民大眾認識道路安全	已實施。教育和宣傳一向是道路安全運動的重點。
針對性的執法行動	安排執法人員駕駛巡邏車或電單車加強執法，是減少衝紅燈的一個具成本效益的解決方法。	已實施。警方會繼續加強執法並採取突擊行動。
善用科技	衝紅燈攝影機或可發揮作用。	已實施。已裝置衝紅燈攝影機，並如附件 A 所述，會擴大安裝衝紅燈攝影機的範圍。

附件D

香港大學
民意研究計劃

衝紅燈及違規懲罰意見調查

調查結果撮要

鍾庭耀、彭嘉麗

及林武俊聯合撰寫

2005 年 3 月

本報告內所有資料的版權由環境運輸及工務局及香港大學聯合擁有

香港大學民意研究計劃
衝紅燈及違規懲罰意見調查

調查結果撮要

1. 香港特別行政區政府環境運輸及工務局於 2005 年 2 月委託本研究組進行「衝紅燈及違規懲罰意見調查」，旨於了解市民對現時司機「衝紅燈」情況的評估，並搜集市民對現時「衝紅燈」罰則的意見及建議。調查問卷由研究組諮詢環境運輸及工務局後獨立設計，所有操作及數據分析均由研究組全權執行及負責，不受任何機構或團體干預。

2. 調查於 2005 年 2 月 21 至 24 日進行，透過電話成功訪問了 1, 532 名 18 歲或以上操粵語的香港市民。整體回應比率為 66.6%，標準誤差則少於 1.3 個百分比，亦即在 95%置信水平下，各個百分比的抽樣誤差為少於正負 2.6 個百分比。

3. 以加權樣本計，本調查共訪問了 522 名持駕駛執照者（佔總樣本 34%）及 1, 009 名沒有駕駛執照者（佔總樣本 66%）。另外 1 人拒絕透露是否持有駕駛執照。

4. 以現時整體路面情況而言，39%被訪市民認為一般司機「衝紅燈」的嚴重情況不可接受，表示可以接受的佔 28%，30%則認為「一半半」。此外，相較沒有駕駛執照的被訪者，較多持有駕駛執照者認為現時司機「衝紅燈」的情況可以接受，有關比率分別為 26%及 31%。

5. 同時，48%被訪者認為現時一般職業司機「衝紅燈」的情況「不可接受」，較一般私家車司機的 46%略多。另一方面，持有駕駛執照的被訪者對私家車司機的印象，似乎比沒有駕駛執照者為佳：認為有關司機「衝紅燈」的嚴重程度不可接受的比率分別為 42%及 48%。

6. 於駕駛不同車種的職業司機中，最多被訪者認為小巴司機「衝紅燈」的情況不能接受，比率達 64%。其他較多被訪者提及的依次為的士（31%）、巴士（24%）、輕型客貨車（23%；俗稱「貨 ven」）及貨車司機（22%）。

7. 現時司機觸犯「衝紅燈」條例一律要記 3 分，如在兩年內被記滿 15 分便會被停牌。本調查發現，高達 79%被訪者贊成政府提高現時「衝紅燈」的違例記分。

8. 假設被訪者可以重新決定「衝紅燈」的違例記分，而兩年之內記滿 15 分即被停牌的罰則維持不變，在撇除回答「不知道」及無效答案後，被訪者答案的平均數為 4.6 分，中位數為 5 分。綜合數據而言，55%該等被訪者認為每次「衝紅燈」應記 5 分或以上，當中表示支持記 5 分的被訪者比率最高，為 43%。

9. 根據現行規例，司機「衝紅燈」除被記 3 分外，還須罰款$450。是次調查發現，72%被訪者贊成政府提高「衝紅燈」的定額罰款，數字較贊成提高違例記分的少 7 個百分比。

10. 於每次「衝紅燈」的記分制度保持不變（即記 3 分）的前設下，被訪者認為司機須額外繳交罰款的平均數，在撇除「不知道」及無效答案後，數值為$810，中位數為$600。

11. 根據本調查的結果，若被訪者可根據其記分建議，自由決定司機「衝紅燈」的相對定額罰款，在撇除各種無效答案組合後，組合的平均值為記 4.6 分及**同時**罰款$803。若集中選取代表性較高的組別（次樣本為 30 個或以上）進行分析，該等記分組別的平均定額罰款則介乎$629 至$1,106 之間。

12. 調查結果亦顯示，被訪者於接受訪問前一個月內，平均目擊司機「衝紅燈」3.1 次，當中持有及沒有駕駛執照的被訪者之目擊次數分別為 4.5 及 2.3 次。

13. 按被訪者的一般背景分析，男性被訪者、年紀較輕、教育程度較低、學生和勞動工人，雖然都普遍支持提高現時「衝紅燈」的懲罰，但支持程度就相對較弱。

14. 調查數字未必是市民深思熟慮的結果，但整體而言，民意是相當支持提高「衝紅燈」的懲罰，尤其是提高記分的建議。

附錄一

被訪者個人背景資料

附錄一：被訪者個人背景資料

表一　性別

	原始樣本		加權樣本	
	頻數	百分比	頻數	百分比
男	700	45.7	739	48.3
女	832	54.3	793	51.7
合計	1,532	100.0	1,532	100.0

表二　年齡組別

	原始樣本		加權樣本	
	頻數	百分比	頻數	百分比
18-20 歲	96	6.9	73	5.2
21-29 歲	181	13.0	236	16.9
30-39 歲	249	17.9	331	23.8
40-49 歲	362	26.0	316	22.6
50-59 歲	261	18.7	177	12.7
60 歲或以上	245	17.6	262	18.8
合計	1,394	100.0	1,394	100.0
缺數	138		138	

表三　教育程度

	原始樣本		加權樣本	
	頻數	百分比	頻數	百分比
小學或以下	299	19.9	277	18.5
中學	839	55.7	821	54.7
大專或以上	367	24.4	403	26.8
合計	1,505	100.0	1,501	100.0
缺數	27		31	

表四　居住單位

	原始樣本		加權樣本	
	頻數	百分比	頻數	百分比
自置	816	55.7	807	55.2
租住	649	44.3	654	44.8
合計	1,465	100.0	1,461	100.0
缺數	67		71	

表五　房屋類型

	原始樣本		加權樣本	
	頻數	百分比	頻數	百分比
公營租住房屋	554	37.3	556	37.4
房屋委員會補助出售單	224	15.1	215	14.5
房屋協會補助出售單位	24	1.6	24	1.6
私人住宅單位	631	42.5	636	42.8
村屋：別墅／平房／新型村屋	19	1.3	19	1.3
村屋：簡單磚石蓋搭建築物／傳統村屋	18	1.2	19	1.2
員工宿舍	11	0.7	11	0.8
其他	5	0.3	6	0.4
合計	1,486	100.0	1,486	100.0
缺數	46		46	

表六　職業

	原始樣本		加權樣本	
	頻數	百分比	頻數	百分比
行政及專業人員	276	18.8	303	20.6
文職及服務人員	318	21.6	342	23.2
勞動工人	181	12.3	175	11.9
學生	117	8.0	109	7.4
全職主婦	306	20.8	262	17.8
其他	273	18.6	279	19.0
合計	1,471	100.0	1,470	100.0
缺數	61		62	

表七　是否持有車牌

	頻數	百分比
有	522	34.1
冇	1,009	65.9
合計	1,531	100.0
缺數	1	

表八　持車經驗（只問駕駛人士）- 你有左車牌幾多年？

	頻數	佔回答人數百分比（基數=521）	佔總樣本百分比（基數=1,532）
不足半年	6	1.2	0.4
1-5 年	100	19.2	6.5
6-10 年	113	21.8	7.4
11-15 年	68	13.1	4.4
16-20 年	74	14.3	4.9
超過 20 年	141	27.0	9.2
唔記得	18	3.5	1.2
合計	521	100.0	
缺數	1		

表九　駕駛經驗（只問駕駛人士）- 請問你喺過去三個月最經常駕駛邊類車？

	頻數	佔回答人數百分比（基數=516）	佔總樣本百分比（基數=1,032）
私家車	245	47.4	16.0
貨 van	18	3.5	1.2
貨車	14	2.7	0.9
巴士	6	1.1	0.4
的士	5	0.9	0.3
私家電單車	5	1.0	0.3
貨櫃車	4	0.7	0.2
小巴	3	0.5	0.2
政府車（AM 車）	2	0.4	0.1
其他（請註明）	1	0.2	0.1
沒有或甚少駕駛	215	41.7	14.0
合計	516	100.0	
缺數	6		

附錄二

調查問卷

附錄二：調查問卷

第一部分　自我介紹

喂！你好，我地係香港大學民意研究計劃打電話黎既，想訪問你對一ｄ有關交通安全既意見，我地只會阻你幾分鐘時間，而你提供既資料係會絕對保密既。如果你對今次既訪問有任何疑問，你可以打去熱線電話 3471 7310 同我地既督導員聯絡，或者係辦公時間打去熱線電話 2859 2988 查詢今次訪問既真確性同埋核對我既身分。

□　居住地區
□　住戶人數

第二部分　選取對象

請問你屋企而家有幾多位 18 歲或以上既人係度？因為我地要隨機抽樣，如果多過一位，請你叫即將生日果位黎聽電話。(訪問員可舉例說明：『即係有冇 2 月或未來三個月內生日既人係度？』)【如果戶中冇成年人，訪問告終；多謝合作，收線。】

有
冇 ⟶ 訪問完成，多謝合作，拜拜。(skip to end)

第三部分　　意見題目

Q1　就你個人既觀察，你覺得現時一般司機，包括職業司機同私家車司機，衝紅燈嘅情況屬於完全不可接受、頗難接受、一半半、尚可接受、定係完全可以接受？

1 完全不可接受　2 頗難接受　3 一半半　4 尚可接受　5 完全可以接受
6 唔知／難講　7 拒答

Q2　咁你覺得現時一般職業司機衝紅燈嘅情況屬於完全不可接受、頗難接受、一半半、尚可接受、定係完全可以接受？

1 完全不可接受　2 頗難接受　3 一半半　4 尚可接受　5 完全可以接受
6 唔知／難講　7 拒答

Q3　咁你覺得現時一般私家車司機衝紅燈嘅情況屬於完全不可接受、頗難接受、一半半、尚可接受、定係完全可以接受？

1 完全不可接受　2 頗難接受　3 一半半　4 尚可接受　5 完全可以接受
6 唔知／難講　7 拒答

Q4　就你個人既觀察，有冇　邊 D 車既職業司機，衝紅燈嘅情況屬於不能接受？【訪員不讀答案，可選多項，追問「仲有呢？」】

1 沒有　2 小巴司機　3 的士司機　4 巴士司機　5 貨 ven 司機　6 貨車司機　7 貨櫃車司機　8 泥頭車司機　9 電單車司機　10 其他（請註明）　11 唔知／難講　12 拒答

Q5　現時衝紅燈要扣 3 分，兩年之內扣滿 15 分就會被停牌。請問你贊成定反對政府提高衝紅燈嘅違例扣分？【訪員追問程度】

1 非常反對　2 幾反對　3 中立　4 幾贊成　5 非常贊成
6 唔知／難講　7 拒答

Q6　假設你可以重新決定衝紅燈扣幾多分，而兩年之內扣滿 15 分就會被停牌，你認為每次衝紅燈應該扣幾多分？

_____【記錄實數，不接受約數，由 0 至 15】
唔知／難講
拒答

Q7　現時司機衝紅燈除左要扣 3 分外，仲要罰款 $450。你贊成定反對政府提高衝紅燈嘅定額罰款？【訪員追問程度】

1 非常反對　2 幾反對　3 中立　4 幾贊成　5 非常贊成
6 唔知／難講　7 拒答

Q8　如果保持衝紅燈扣 3 分，但你可以重新決定衝紅燈嘅定額罰款，你認為衝紅燈應該罰幾多錢？

_____【記錄實數，不接受約數，由＄0 至＄2,000】
唔知／難講
拒答

Q9　（只問 Q6 回答 0 至 15 分人士，但不包括回答 3 分者）如果根據你頭先嘅建議，司機衝紅燈要扣【讀出 Q6 的答案，如答案為 3 分，應直接輸入 Q8 的答案，不用重覆再問】分，咁你認為衝紅燈仲應該罰幾多錢？

_____【記錄實數，不接受約數，由＄0 至＄2,000】
唔知／難講
拒答

Q10　喺過去一個月內，你大約親眼目擊過幾多次司機衝紅燈？不論你喺行緊路定係坐緊車，或者自己　車衝紅燈。

_____【記錄實數，可接受約數，由 0 至 100】
唔記得
拒答

Q11 你有冇車牌？
1 有 2 冇 （跳至個人資料） 3 拒答（跳至個人資料）

Q12 （只問駕駛人士）你有左車牌幾多年？

_____【記錄實數，可接受約數，0＝不足半年，1＝半年至未夠年半，2＝年半至未夠二年半，餘此類推，21＝超過 20 年】
唔記得
拒答

Q13 （只問駕駛人士）請問你喺過去三個月最經常駕駛邊類車？【訪員注意：私家電單車和送貨電單車的分別，須要追問清楚，只選一項】

1 沒有或甚少駕駛 2 私家車 3 小巴 4 的士 5 巴士 6 貨 ven 7 貨車 8 貨櫃車 9 泥頭車 10 私家電單車 11 送貨電單車 12 政府車（AM 車） 12 其他（請註明） 13 拒答

第四部分 個人資料

[DM1] 性別
男
女

[DM2] 年齡
_____【入實數】
拒答

[DM3] 教育程度
小學或以下
中學
預科
專上非學位
專上學位
研究院或以上
拒答

[DM4] 請問你住緊既單位係：
自置，定係
租住既呢？
拒答

[DM5] 咁係咩類型既房屋呢？
公營租住房屋
房屋委員會補助出售單位
房屋協會補助出售單位
私人住宅單位
村屋：別墅／平房／新型村屋
村屋：簡單磚石蓋搭建築物／傳統村屋

公營臨時房屋
私人臨時房屋
員工宿舍
其他
拒答

[DM6] 職業
經理及行政人員
專業人員
輔助專業人員
文員
服務工作及商店銷售人員
漁農業熟練工人
手工藝及有關人員
機台及機器操作員及裝配員
非技術工人
學生
家庭主婦
不能辨別
其他（包括失業、已退休、及其他非在職者）
拒絕回答